Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX. Warszawa, 10 lutego 1938 r. Nr 12.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Finansowy.

Poz. 139. Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 stycznia 1938 r. w sprawie zmiany okresów rachunkowych w komunikacji osobowej polsko-czechosłowackiej . . . . . . str. 224

Poz. 140. Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 31 stycznia 1938 r. w sprawie biletów okresowych . . . str. 225

Poz. 141. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 24 stycznia 1938 r. nr 4 w sprawie sprostowań, zmian i uzupełnień okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1937 r. Nr 188. . . str. 225

Poz. 142. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 stycznia 1938 r. nr 5, w sprawie zaliczenia kosztów wydawania deputatów . . . . str. 225

Dział Ruchu Kolejowego.

Poz. 143. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 stycznia 1938 r. w sprawie wejścia w życie „Umowy Międzynarodowej o wzajemnym używaniu skrzyń ładunkowych (kontenerów) . . . str. 225

Poz. 144. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 17 stycznia 1938 r. w sprawie uzupełnienia „Instrukcji dla drużyn konduktorskich" Nr R-25. . . . str. 226

Poz. 145. Okólnik Ministerstwa Komunikacji nr 6 z dnia 18 stycznia 1938 r. w sprawie nadawania i wysyłania telegramów służbowych międzynarodowych . . str. 2

Poz. 146. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 stycznia 1938 r. nr 7 w sprawie miesięcznych sprawozdań o ilości wagonów ładownych przewiezionych kolejami wąskotorowymi i o pracy przeładunkowej . . . . . . str. 226

Dział Mechaniczno-Kolejowy.

Poz. 147. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 24 stycznia 1938 r. o premiowaniu pracowników administracji oddziałów mechanicznych parowozowni i wagonowni kolei państwowych . . str. 228

Poz. 148. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 stycznia 1938 r. nr 8 w sprawie uzupełnienia okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 6 marca 1936 r. ogłoszonego w Dz. Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr 45/37 poz. 396 str. 231

Poz. 149. Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 stycznia 1938 r. nr 9 w sprawie uzupełnienia okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 maja 1937 r. ogłoszonego w Dz. Urz. M. K. Nr 45/37 poz. 394 . . . . str. 231

Sprostowanie 232

OBWIESZCZENIA.

Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1 stycznia 1938 r. str. 233

Zawiadomienie o ogłoszeniu w Dz. Tar. i Zarz. Kol. Zmiany „Warunków włączania wagonów prywatnych do taboru Polskich Kolei Państwowych" . str. 2

DZIAŁ FINANSOWY.

139.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 stycznia 1938 r. w sprawie zmiany okresów rachunkowych w komunikacji osobowej polsko-czeskosłowackiej.

Od stycznia 1938 r. zmienia się w komunikacji **osobowej polsko-czeskosłowackiej** dotychczasowy **miesięczny** okres rachunkowy na okres **czteromiesięczny.**

W związku z tym zarachowanie biletów w tej komunikacji odbywać się będzie tylko w trzech okresach czteromiesięcznych roku, mianowicie:

I okres od 1 stycznia do 30 kwietnia włącznie,
II okres od 1 maja do 31 sierpnia włącznie,
III okres od 1 września do 31 grudnia włącznie.

Natomiast wpływy **bagażu i przesyłek ekspresowych** należy zarachowywać jak dotychczas w okresach miesięcznych.

Zmiana polegać więc będzie na tym, że stacje, włączone do polsko-czeskosłowackiej komunikacji osobowej sporządzać będą właściwe wykazy **sprzedanych biletów** dopiero po zakończeniu wyżej wskazanych **czteromiesięcznych okresów** sprawozdawczych. Ze względów statystycznych i rozrachunkowych zainteresowane stacje powinny ponadto sporządzać za pierwsze trzy miesiące każdego okresu sprawozdawczego miesięczne zestawienia sprzedanych biletów według następującego wzoru: *)

Wzór

Stacja .... Kasa biletowa ....

Z E S T A W I E N I E

sprzedanych biletów w kom. polsko-czeskosłowackiej

w miesiącu .... 193..... r.

Ilość sprzedanych biletów						Uzyskane wypływy		Uwagi
przez przejście graniczne	na pociąg poś.			na poc. osobowe		w zł	w koronach czeskosłow.	
	Klasy							
	1	2	3	2	3			

Sumy wyszczególnione w zestawieniach muszą być zgodne z dotyczącymi wynikami miesięcznych sprawozdań kasowych, które muszą obejmować wpływy uzyskane ze sprzedaży biletów w tej komunikacji za każdy miesiąc oddzielnie.

Zestawienia należy przesyłać do Biur Kontroli Dochodów w terminach ustalonych dla sprawozdań miesięcznych.

Biura Kontroli Dochodów przesyłają rzeczone zestawienia do **Centralnego Biura Rozrachunków** łącznie z innym materiałem rachunkowym **najpóźniej do dnia 10 miesiąca następnego po miesiącu sprawozdawczym.**

Przy sporządzaniu wykazów sprzedanych biletów za okresy sprawozdawcze (czteromiesięczne), winny stacje podawać sumy poszczególnych miesięcznych zestawień.

Okresowe wykazy sprzedanych biletów muszą być wzorowo sporządzane, gdyż Centralne Biuro Rozrachunków będzie je przesyłało w oryginale zarządowi kolei czeskosłowackich w celu sprawdzenia prawidłowości zarachowania biletów.

Nr FD.III. 94/2.

---

*) Zestawienia zostaną dostarczone stacjom w swoim czasie wprost przez Centralne Biuro Rozrachunków.

140.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 31 stycznia 1938 r. w sprawie biletów okresowych.

Wobec podnoszonych przez niektóre Dyrekcje O.K.P. trudności, z jakimi spotykają się kasjerzy biletowi zarówno przy sporządzaniu miesięcznych zawiadomień o sprzedanych biletach okresowych, jakoteż odbieraniu wykorzystanych biletów okresowych, Ministerstwo Komunikacji uchyla moc obowiązującą postanowień, zawartych w pkt 1 i 5 zarządzenia z dnia 22.VI.1934 r. Nr FD.II-12/4 dotyczącego uzupełnienia Przepisów służbowych H. Nr 1.

Postanowienia pkt. 2 — 4 wspomnianego zarządzenia pozostają nadal w mocy obowiązującej

W związku z powyższym nie należy już przedkładać za najbliższy miesiąc sprawozdawczy zawiadomień o sprzedanych biletach okresowych.

Wykorzystane bilety okresowe należy odbierać od podróżnych na zaporze wzgl. w pociągu przez organa rewizyjne i przesyłać do Biura Kontroli Dochodów na równi z innymi odebranymi biletami.

Nr FD.I—12/6.

141.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 24 stycznia 1938 r. nr 4 w sprawie sprostowań, zmian i uzupełnień okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1937 r. Nr 188.

W okólniku Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1937 r. Nr 188 w sprawie przedstawienia rocznych wykazów wpływów i rozchodów budżetowych oraz objaśnień rzeczowych (Dz. Urz M. K. Nr 37, poz. 313) należy przeprowadzić następujące sprostowania, zmiany i uzupełnienia:

Na str. 457 treść ust. 2 zmienia się jak następuje: „Według tego samego wzoru i w tym samym terminie należy sporządzać i przedkładać Ministerstwu Komunikacji, Departament Finansowy (Wydział Budżetowy) wykazy rocznych wpływów i rozchodów budżetowych funduszu inwestycyjnego P. K. P.";

Na stronie 457 w ust. 3, punkt d) należy po słowach „działu 2", skreślić słowo „oraz" a po cyfrze „5" skreślić średnik i dodać słowa „oraz funduszu inwestycyjnego";

Na str. 457 w ust. 3 p. e) na końcu zamiast słów „(punkt c)" winno być „(punkt d)";

Na tej samej stronie, szpalta druga, w wierszu 7 od góry zamiast „(rubr. 5", winno być „(rubr. 5)", a w wierszu 16 i 17 od góry zamiast słów „w punkcie c)" winno być „w punkcie e)".

Na str. 460, szpalta pierwsza, w ustępie rozpoczynającym się od słów „w § 2 rozchodów" należy treść punktu a) zmienić jak następuje: „a) wynagrodzenia obserwatorów meteorologicznych i telegrafistów P.K.P.", obecny punkt d) skreślić zupełnie a obecny punkt e) oznaczyć literą "d)",

Na str. 460, szpalta pierwsza, należy przed końcowymi dwoma ustępami okólnika zamieścić nowy ustęp treści następującej: **„Do rozchodów funduszu inwestycyjnego** należy w oznaczonym każdorazowo terminie przedstawiać Ministerstwu Komunikacji, Departament Utrzymania i Budowy, w dwóch kompletach objaśnienia według wzoru załącznika Nr 2 do „Przepisów o wykonywaniu robót inwestycyjnych" (Dz. Urz. M. K. Nr 64 z 1937 r., poz. 542)".

Nr FB.II.9/2.

142.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 stycznia 1938 r. nr 5 w sprawie zaliczania kosztów wydawania deputatów.

Ministerstwo Komunikacji zmieniając częściowo treść zarządzenia z dnia 22 marca 1937 ogłoszonego w Dz. Urz. M. K. Nr 46/37 poz. 409 ustęp 16 w sprawie sporządzania i kontroli dowodów sprzedaży opału poleca kosztami robocizny pracowników zajętych wyłącznie przy wydawaniu deputatów ze składów, w których materiały opałowe pozostają w rachunku zasobów, odnosić bez względu na to kto tymi składami zarządza na dz. 2 rozdz. 4A § 2 poz. 4. Ciąg dalszy powyższego zarządzenia pozostaje bez zmian.

Nr FR.IV—49/5.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

143.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 stycznia 1938 r. w sprawie wejścia w życie „Umowy Międzynarodowej o wzajemnym używaniu skrzyń ładunkowych (kontenerów)", spisanej przez Międzynarodowy Związek Kolejowy (U.I.C.)

Z dniem ogłoszenia wchodzi w życie: „Umowa Międzynarodowa o wzajemnym używaniu skrzyń ładunkowych (kontenerów) spisana przez Międzynarodowy Związek Kolejowy (U.I.C.)", jako część I „Przepisów o skrzyniach ładunkowych". Treść umowy ukaże się w oddzielnym wydaniu w formie Instrukcji z cechą R nr 46.

Nr R.T.I.48/2.

144.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 17 stycznia 1938 r. w sprawie uzupełnienia „Instrukcji dla drużyn konduktorskich" Nr R 25.

§ 1.

Instrukcję dla drużyn konduktorskich (Nr R. 25), zatwierdzoną rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 25 listopada 1931 r. Nr R. O. II. 25/19/31 (Dz. Urz. M. K. z 1932 r. nr 1, poz. 8) uzupełnia się jak następuje:

1) § 16 po ustępie (14) dodaje się nowy ustęp (15) treści następującej:

„(15) W razie wręczenia kierownikowi pociągu telegramu adresowanego do podróżnego jadącego pociągiem, kierownik pociągu powinien doręczyć telegram podróżnemu (załącznik Nr 5)".

2) W końcu instrukcji po załączniku Nr 4 dodaje się nowy załącznik Nr 5 o treści następującej:

„Załącznik Nr 5
Do ust. (15) § 16 części III.

Wyciąg z instrukcji Nr R 36 § 14 ust. (81) Cz. A. „Otrzymany telegram, adresowany do podróżnego, jadącego pociągiem, należy, po dołączeniu formularza pokwitowania, natychmiast po przyjściu pociągu na stację wręczyć kierownikowi tego pociągu za pokwitowaniem w księdze doręczeń telegramów służbowych. Kierownik pociągu jest obowiązany przejść podczas jazdy pociągu wagony, odnaleźć podróżnego i doręczyć mu telegram za pokwitowaniem na formularzu, dołączonym do telegramu.

W razie nie odnalezienia podróżnego w pociągu, kierownik pociągu powinien zanotować na telegramie, z podaniem daty, że podróżnego w pociągu Nr ...... nie odnaleziono i stwierdzić to swoim podpisem.

Formularz pokwitowany z odbioru telegramu przez podróżnego lub niedoręczony telegram z niepokwitowanym formularzem, kierownik pociągu powinien oddać na pierwszej stacji do biura telegrafu (lub dyżurnemu ruchu), które jest obowiązane formularz pokwitowany lub niedoręczony telegram z formularzem przesłać pierwszym pociągiem do biura telegrafu tej stacji, która wręczyła telegram kierownikowi pociągu dla doręczenia podróżnemu".

§ 2.

Uzupełnienia będą wydrukowane w formie wklejek, które zostaną w odpowiedniej ilości rozesłane wszystkim D.O.K.P..

§ 3.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr R.O.II.50/95.

145.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji nr 6 z dnia 18 stycznia 1938 r., w sprawie nadawania i wysyłania telegramów służbowych międzynarodowych.

Ministerstwo Komunikacji przypomina konieczność ścisłego stosowania § 5 Przepisów Nr R 33 opartych na Regulaminie Międzynarodowego Związku Kolejowego (U.I.C.) o wymianie telegramów służbowych międzynarodowych.

Telegramy służbowe międzynarodowe do Francji, Belgii i Holandii należy nadawać i wysyłać wyłącznie w języku francuskim, do innych zaś państw w języku francuskim, niemieckim albo włoskim.

Telegramy służbowe międzynarodowe z Z.S.R.R., adresowane do państw Zachodniej Europy tranzytem przez Polskę, powinny być odbierane na stacjach granicznych P.K.P. i przetelegrafowywane w językach francuskim, niemieckim lub włoskim, bez tłumaczenia na język polski.

W przypadku nadejścia do stacji granicznej P.K.P. telegramu służbowego międzynarodowego, nadanego w języku niewłaściwym, podlegającego przetelegrafowaniu do obcych państw, telegram taki należy niezwłocznie przetłumaczyć na język właściwy i wysłać do miejsca przeznaczenia bez zatrzymania, odpis zaś telegramu nadanego w języku niewłaściwym należy przedstawić do Min. Kom. (Departament IV).

Powyższe nie dotyczy telegramów służbowych międzynarodowych, nadawanych w myśl Przepisów służbowych (osobnych umów) do taryf bezpośrednich komunikacyj towarowych osobowych, bagażowych i ekspresowych (Dz. Urz. M. K. nr 15 z r. 1937, poz. 114). Te telegramy, które urzędy kolejowe nadają w języku swojego kraju, podlegają przetłumaczeniu na stacjach granicznych zdawczo-odbiorczych na język kraju odbierającego lub przekazującego je dalej.

Nr R.O.VI 250/51.

146.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 stycznia 1938 r. nr 7 w sprawie miesięcznych sprawozdań o ilości wagonów ładownych przewiezionych kolejami wąskotorowymi i o pracy przeładunkowej.

Ministerstwo Komunikacji poleca przedstawiać, zaczynając od m. stycznia 1938 r., sprawozdania miesięczne, zawierające dane o ilości wagonów wąskotorowych naładowa-

nych na stacjach kolei wąskotorowych i przyjętych od obcych kolei, a także dane o pracy przeładunkowej na stacjach stycznych kolei wąskotorowych z liniami kolejowymi normalnotorowymi.

Sprawozdania powinny być sporządzane według załączonego wzoru.

Przy określaniu ilości wagonów ładownych, jaka ma być podana w sprawozdaniu, należy wagony o ładowności innej niż 5 ton przeliczać na jednostki 5-cio tonnowe.

Ilość wagonów powinna być podawana w liczbach całkowitych.

Wymienione wyżej sprawozdania powinny być co miesiąc nadsyłane do Ministerstwa Komunikacji (Departament Ruchu Kolejowego) nie później niż w dniu 10 po upływie miesiąca sprawozdawczego.

W związku z wydaniem niniejszego okólnika odwołuje się rozporządzenie Nr R. W. IV. 162/1 z dnia 31 stycznia 1933 r.

Nr IV. 162/7/37.

KOLEJE WĄSKOTOROWE

Dyrekcja O. K. P.

w..

Załącznik do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 7.

Sprawozdanie miesięczne

o ilości przewiezionych wagonów ładownych, oraz o pracy przeładunkowej, na kolejach wąskotorowych

w miesiącu .... 1933 r.

	Nazwa kolei										Razem
	Ilość wagonów wąskotorowych (w jednostkach 5-tonowych)										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Naładowano (łącznie z ładunkiem, przeładowanym z wagonów kolei o innej szerokości toru) . . .											
Przyjęto wagonów ładownych od obcych kolei wąskotorowych tej samej szerokości toru											
Ogółem naładowano i przyjęto wagonów ładownych											
Przeładowano na stacjach stycznych:											
a) **z wagonów wąskotorowych** do wagonów normalnotorowych											
b) **z wagonów normalnotorowych** do wagonów wąskotorowych											

DZIAŁ MECHANICZNO KOLEJOWY.

147.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 24 stycznia 1938 r. o premiowaniu pracowników administracji oddziałów mechanicznych, parowozowni i wagonowni kolei państwowych.

Na podstawie § 10 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. nr 4, poz. 24) zarządzam co następuje:

§ 1.

Pracownikom administracji oddziałów mechanicznych, parowozowni i wagonowni kolei państwowych, wymienionych w § 2 niniejszego zarządzenia, przyznaje się premie za:

1) obniżenie % chorego taboru i polepszenie jakości wykonywanych napraw,
2) podniesienie wydajności i usprawnienie organizacji pracy w warsztatach pomocniczych przy robotach, wymienionych w § 3, ust. (1) niniejszego zarządzenia oraz
3) utrzymania wydatków na te roboty w granicach wyznaczonych kredytów.

§ 2.

W premiach, określonych w zarządzeniu niniejszym, uczestniczą:

1) naczelnik oddziału, jego zastępca, naczelnik parowozowni głównej i wagonowni, jego zastępcy i pomocnicy, zawiadowca parowozowni pomocniczej, dyspozytor parowozowni, dyspozytor wagonowni, kierownicy robót w warsztatach pomocniczych parowozowni względnie wagonowni, pracownicy, wyznaczeni przez naczelnika oddziału, względnie naczelnika parowozowni lub wagonowni do kierowania następującymi komórkami organizacyjnymi:

a) sekcją urządzeń mechanicznych,
b) sekcją trakcyjną,
c) składem opału na linii,

oraz wszyscy pracownicy techniczni zatrudnieni w oddziałach, parowozowniach lub wagonowniach oraz stacjach trakcyjnych i pracownicy biurowi zatrudnieni w biurach oddziału, parowozowni i wagonowni, z wyjątkiem pracowników biurowych zatrudnionych bezpośrednio w warsztatach pomocniczych parowozowni i wagonowni, którzy otrzymują premię dla pracowników parowozowni i wagonowni, ustalonej rozp. M. K. Nr M. W. VII-783/34.

2) Pracownicy nie objęci niniejszymi przepisami, a zastępujący co najmniej przez miesiąc pracowników, wymienionych wyżej w pkt. 1).

§ 3.

(1) Premiowane są:

1) następujące naprawy okresowe taboru bez względu na jego przynależność oraz bez względu na to, z jakich kredytów są wykonywane:
a) naprawa średnia parowozów,
b) naprawa przy rewizji okresowej wagonów osobowych,
c) naprawa przy rewizji okresowej wagonów towarowych.

2) następujące naprawy bieżące taboru:
a) naprawa bieżąca parowozów własnych lub przydelegowanych,
b) naprawa bieżąca wagonów motorowych własnych lub przydelegowanych,
c) naprawa bieżąca wagonów osobowych własnych lub przydelegowanych,
d) naprawa bieżąca wagonów towarowych bez względu na przynależność.

(2) Inne roboty nie są premiowane jak również nie są premiowane przy naprawach okresowych i bieżących następujące roboty:
a) wewnętrzna rewizja kotła z cisnieniem hydraulicznym z wyjęciem wszystkich rur i oczyszczeniem kotła,
b) założenie większych łat w palenisku, na walczaku i stojaku,
c) wymiana cylindra parowozowego,
d) wymiana kompletnej pompy Westinghouse'a,
e) wymiana obręczy wszystkich zestawów kołowych parowozu,
f) wymiana drąga korbowego lub wiązarowego,
g) większe uszkodzenia taboru, które są zaliczone do napraw wypadkowych.

Wszystkie wymienione w ust. (2) roboty mogą być wykonywane tylko za zezwoleniem naczelnika służby mechanicznej i odnoszone na specjalne na ten cel przyznane w każdym poszczególnym przypadku kredyty.

§ 4.

(1) Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych na podstawie wyznaczonych przez Ministerstwo Komunikacji dla warsztatów pomocniczych programów napraw okresowych taboru i przydzielonych kredytów, ustala na okres kwartalny miesięczne programy napraw okresowych taboru dla poszczególnych warsztatów pomocniczych.

(2) Jednocześnie Dyrekcja wyznacza dla poszczególnych warsztatów pomocniczych:

1) dla każdego rodzaju napraw okresowych taboru (§ 3, ust. (1), pkt. 1) przeciętne, a w miarę możności dla poszczególnych serii względnie grup serii, stawki kredytowe na jedną naprawę, przeciętny postój w naprawie i ryczałtowe stawki premiowe w złotych,
2) dla napraw bieżących każdego rodzaju taboru (§ 3, ust. (1), pkt. 2)) ryczałtowe stawki premiowe, przeciętne miesięcz-

ne procentowe normy chorego taboru, ilość wypadków wyłączenia jednostek poszczególnego rodzaju taboru z ruchu wskutek zepsucia się w drodze, oraz stawki kredytowe w złotych:

a) dla napraw bieżących parowozów na 100 parowozo-km przebiegu,
b) dla napraw bieżących, wagonów towarowych na 100 wag.-km,
c) dla własnych i przydelegowanych wagonów osobowych na jeden wagon przydzielony pod względem naprawy do parowozowni,
d) dla wagonów towarowych na jedną naprawę bieżącą wagonu towarowego.

§ 5.

Stawki kredytowe wyznaczone na jedną naprawę poszczególnych rodzajów napraw okresowych oraz na ustalone mierniki dla napraw bieżących taboru (§ 4, ust. (2), pkt. 2) a) b) i c) zawierają:

1) koszt materiału,
2) koszt robocizny,
3) koszty socjalne,
4) premię pracowników administracji oddziału, parowozowni (wagonowni),
5) premię innych pracowników parowozowni (wagonowni).

§ 6.

Stawki kredytowe, ryczałtowe stawki premiowe, dni postoju taboru w naprawie okresowej, przeciętne miesięczne procentowe normy chorego taboru oraz ilość wypadków wyłączenia jednostek taboru z ruchu wskutek zepsucia się w drodze, wyznacza Dyrekcja na podstawie wskazówek Ministerstwa Komunikacji na okres czasu nie mniejszy niż kwartalny.

§ 7.

(1) Wysokość premii za naprawy okresowe taboru zależna jest od ilości wykonanych napraw, czasu postoju w naprawie i utrzymania wydatków w granicach wyznaczonych kredytów.

(2) Wysokość premii za naprawy bieżące taboru zależna jest od procentu chorego taboru, ilości wypadków wyłączenia jednostek taboru z ruchu wskutek zepsucia się w drodze i utrzymania wydatków w granicach wyznaczonych kredytów.

(3) Przy naprawach okresowych premiowaniu podlegają jednostki taboru, które w miesiącu sprawozdawczym wyszły z naprawy.

(4) Do określenia kosztów napraw średnich parowozów, które w miesiącu sprawozdawczym wyszły z naprawy, przyjmuje się rzeczywiste wydatki, wzięte z rachunków szczegółowych dla poszczególnych jednostek taboru za cały czas trwania naprawy, natomiast do określenia wydatków na naprawę przy rewizji wagonów osobowych i towarowych oraz na naprawę bieżącą taboru, które wyszły w danym miesiącu z naprawy, przyjmuje się rzeczywiste wydatki w danym miesiącu na te rodzaje napraw.

(5) Z wyznaczonych parowozowniom (wagonowniom) kredytów, zalicza się przy obliczaniu premii za naprawy okresowe taboru i naprawy bieżące wagonów towarowych tylko kredyty na te jednostki taboru, które w miesiącu sprawozdawczym wyszły z naprawy, lub zostały wykończone, natomiast za naprawy bieżące parowozów, wagonów motorowych i wagonów osobowych tylko kredyty, które odpowiadają dokonywanym przebiegom taboru.

§ 8.

Przebiegi parowozów, wagonów motorowych i wagonów osobowych przydzielonych lub przydelegowanych do danej parowozowni oblicza się według danych statystycznych obliczonych przez odnośne biura statystyczne.

§ 9.

(1) Premia dla administracji oddziału, parowozowni (wagonowni) składa się z premii za naprawy okresowe (P_o) i z naprawy bieżącej taboru (P_b), ($P = P_o + P_b$)

(2) Poszczególne premie za każdy miesiąc sprawozdawczy oblicza się podług następujących wzorów:

1) premię za naprawy okresowe taboru — podług wzoru:

$$P_o = \Sigma \left(\frac{A_n\, n_n}{2\, N_n} + \frac{A_n\, S_n}{2} \pm \frac{K A_n\, r_n}{100}\right),$$

którego symbole oznaczają:

P_o — sumę premij za poszczególne rodzaje napraw wymienionych w § 3, ust. (1), pkt. 1) — w złotych,

A_n — ryczałtowe miesięczne stawki premiowe, wyznaczone dla poszczególnych rodzajów napraw — w złotych,

n_n — ilość wykonanych w miesiącu sprawozdawczym poszczególnych napraw taboru,

N_n — ilość wyznaczonych na miesiąc sprawowozdawczy poszczególnych napraw taboru,

S_n — współczynnik, równający się $\frac{D_n}{d_n}$ przy $D_n \geq d_n$,

zaś przy $D_n < d_n$ równy $\frac{4\, D_n}{d_n} - 3$,

przy czym d_n — oznacza osiągnięty w miesiącu sprawozdawczym przeciętny postój w naprawie dla poszczególnych rodzajów napraw, w dniach roboczych.

D_n — wyznaczony przeciętny postój w naprawie dla danego rodzaju napraw, w dniach roboczych.

r_n — procent (w jednostkach) przekroczenia lub zaoszczędzenia w miesiącu sprawo-

zdawczym wyznaczonych kredytów dla danego rodzaju napraw,

K — współczynnik, równający się 5 przy przekroczeniach wyznaczonych kredytów, zaś równy 1 przy uzyskanych oszczędnościach z kredytów.

Przy oszczędnościach, we wzorze do obliczania premii ma zastosowanie znak + (plus), przy przekroczeniach znak — (minus).

2) premie za naprawy bieżące taboru — podług wzoru:

$$P_b = \Sigma \left[\frac{B_n T_n}{2} + \frac{B_n}{2} \left(1 + \frac{M_n - m_n}{C M_n} \right) \pm \frac{K B_n q_n}{100} \right]$$

którego symbole oznaczają:

P_b — sumę premii za naprawy bieżące poszczególnych rodzajów taboru, wymienione w § 3, ust. (1), pkt. 2) — w złotych,

B_n — ryczałtowe miesięczne stawki premiowe, wyznaczone dla napraw bieżących poszczególnych rodzajów taboru — w złotych,

T_n — współczynnik równający się $\frac{L_n}{l_n}$ przy $L_n > l_n$, zaś przy L_n l_n równający się $\frac{6 L_n}{l_n} - 5$

L_n — oznacza wyznaczoną przeciętną normę w % chorego taboru dla poszczególnych jego rodzajów,

l_n — osiągnięty w miejscu sprawozdawczym przeciętny procent chorego taboru poszczególnych jego rodzajów.

m_n — ilość wypadków wycofania z ruchu wskutek zepsucia się w drodze poszczególnych rodzajów jednostek taboru,

M_n — ilość ustalonych przez Dyrekcję wypadków wyłączenia z ruchu wskutek zepsucia się w drodze poszczególnych rodzajów jednostek taboru,

C — współczynnik, wyznaczony przez Dyrekcję podług wskazówek M. K.

q_n — procent (w jednostkach) przekroczenia lub oszczędności w miesiącu sprawozdawczym, wyznaczonych kredytów,

K — współczynnik, równający się 5 przy przekroczeniach wyznaczonych kredytów, zaś równy 1 przy uzyskanych oszczędnościach kredytów.

Przy oszczędnościach ma zastosowanie we wzorze do obliczenia premii znak + (plus), przy przekroczeniach znak — (minus).

§ 10.

(1) Premię za naprawę okresową taboru oblicza się podług wzoru ustalonego w § 9, ust. (2), pkt. 1) a za naprawy bieżące podług wzoru ustalonego w § 9, ust. (2), pkt. (2), osobno dla każdej parowozowni (wagonowni) tak głównej jak i pomocniczej i dla każdego z trzech rodzajów napraw okresowych i 4 rodzajów napraw bieżących, wymienionych w § 3, ust. (1), pkt. 1) i pkt. 2) niniejszego zarządzenia.

(2) W przypadku niewykonywania przez poszczególne parowozownie (wagonownie) pewnych rodzajów napraw okresowych i bieżących, premia dla nich za te naprawy odpada.

(3) Jeżeli niektóre z obliczonych premii dla poszczególnych rodzajów napraw okresowych i bieżących będą ujemne, to premii za naprawy nie wypłaca się.

(4) Ujemne premie nie podlegają potrąceniu z dodatnich premii za inne rodzaje napraw oraz z dodatnich premii za ten sam rodzaj naprawy, osiągniętych w innych parowozowniach, jak również nie podlegają potrąceniu w wych i bieżących będą ujemne, to premii za te same rodzaje napraw.

§ 11.

Postój w naprawie okresowej taboru liczy się w dniach roboczych od dnia wzięcia jednostki taboru do naprawy do dnia podpisania protokółu odbioru jednostki z naprawy.

§ 12.

Premie administracji oddziału, parowozowni (wagonowni) wypłaca się z odpowiednich kredytów na naprawę taboru nie później aniżeli w drugim miesiącu po miesiącu sprawozdawczym.

§ 13.

(1) Poszczególne premie obliczone podług postanowień § 10 niniejszego zarządzenia sumuje się razem dla parowozowni głównej (wagonowni) i podległych jej parowozowni pomocniczych. Ogólną kwotę premii dzieli się w pewnym stosunku procentowym na dwie części, z których jedną przeznacza się dla pracowników administracji technicznej oraz pracowników technicznych zatrudnionych w oddziałach, w parowozowniach (wagonowniach) i biurach oddziałów, parowozowni (wagonowni) i stacji trakcyjnych, a drugą — dla pracowników biurowych zatrudnionych w biurach oddziałów, parowozowni (wagonowni). Procentowy stosunek podziału ogólnej kwoty zarobionej premii pomiędzy pracowników technicznych i biurowych ustala Dyrekcja na podstawie wskazówek podanych przez Ministerstwo Komunikacji.

(2) Premię przypadającą łącznie dla pracowników administracji technicznej oraz pracowników technicznych zatrudnionych w oddziale, parowozowni (wagonowni) głównej i w podległych jej parowozowniach pomocniczych oraz stacjach trakcyjnych dzieli się pomiędzy nich według specjalnego klucza ustalonego przez Dyrekcję na podstawie wskazówek Ministerstwa Komunikacji. Klucz ten określa granice udziałów przypadających poszczególnym pracownikom zależnie od wykonywanych przez nich czynności.

(3) Naczelnikom oddziałów i parowozowni (wagonowni) głównej pozostawia się prawo regulowania premij w granicach ustalonych kluczem według indywidualnych zasług poszczególnych pracowników. Pomiędzy pracowników biurowych dzieli premię naczelnik oddziału, parowozowni głównej (wagonowni).

§ 14.

Pracownikom, pobierającym dodatek funkcyjny, zmniejsza się premię o kwotę równą połowie dodatku funkcyjnego, należnego za dany miesiąc, najwyżej jednak o połowę premii.

§ 15.

(1) Pracownicy, którzy z powodu choroby lub urlopu płatnego oraz z powodu delegacji nie pełnią swych obowiązków w oddziałach lub parowozowniach (wagonowniach) przez czas dłuższy, niż dwa miesiące, przestają uczestniczyć w premii po upływie tego okresu.

(2) W innych przypadkach niepełnienia służby przy premiowanych robotach, pracownik traci prawo do premii od dnia zaprzestania pełnienia tej służby.

§ 16.

Jeżeli uczestnik premii z jakichkolwiek powodów nie bierze udziału w premii i na jego miejsce nie jest wyznaczony zastępca, to przypadającą mu premię włącza się do ogólnej sumy premii i dzieli się pomiędzy pozostałych uczestników

§ 17.

W razie stwierdzenia niedbałego wykonywania przez poszczególnych pracowników uczestniczących w premii obowiązków służbowych powodujących zmniejszenie wydajności warsztatów pomocniczych, pogorszenie organizacji pracy, zwiększenie procentu chorego taboru, wyłączenie taboru z ruchu wskutek zepsucia się w drodze lub powiększenia kosztów naprawy — winni mogą być częściowo lub całkowicie na okres jednego miesiąca pozbawieni premii.

Zastępca naczelnika oddziału, parowozowni (wagonowni) i jego pomocników może pozbawić premii naczelnik służby mechanicznej na wniosek naczelnika oddziału lub parowozowni głównej (wagonowni), pozostałych zaś pracowników — naczelnik parowozowni głównej (wagonowni).

§ 18.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1938 r. Jednocześnie tracą moc obowiązującą dotychczasowe rozporządzenia dotyczące premiowania administracji parowozowni (wagonowni) za naprawy okresowe i bieżące taboru.

Nr M.W.VII-783/61.

148.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 stycznia 1938 r. nr 8 w sprawie uzupełnienia Okólnika z dnia 6 marca 1936 r. ogłoszonego w Dz. Urz. nr 45, poz. 396.

W Okólniku Ministerstwa Komunikacji z dnia 6 marca 1936 r. w sprawie uruchomienia pociągów towarowych na hamulcach zespolonych (Dz. Urz. M. K. nr 45/37, poz. 396) należy wprowadzić następującą zmianę: po wyrazach „dla dokonania próby hamulców" podać zamiast tekstu istniejącego tekst nowy „Dla tych stacyj, gdzie termin dwóch godzin, z uwagi na trudne warunki techniczne, nie może być utrzymany, zezwala się Dyrekcjom na ustalenie czasu krótszego, jaki będzie potrzebny do przeprowadzenia prób hamulcowych, jednak czas potrzebny do prób powinien być wystarczający do zapewnienia sprawnego działania hamulców w pociągu".

Nr M. H. VIII. 802/169.

149.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 stycznia 1938 r. nr 9 w sprawie uzupełnienia okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 maja 1937 r. ogłoszonego w Dz. Urz. M. K. Nr 45/37 poz. 394.

Część A okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 maja 1937 r. w sprawie pociągów hamulcowych towarowych „Dz. Urz. M. K. nr 45/37, poz. 394" należy uzupełnić w sposób następujący:

„W okresie przejściowym, do czasu modyfikacji zaworów rozrządowych s. Westinghouse'a K. na węglarkach pochodzenia amerykań-

skiego i zamiany ich działania szybkiego na wolne, urządzenia hamulcowe tych węglarek mogą współpracować z urządzeniami hamulcowymi Westinghouse'a Lu VI — działającymi wolno w pociągach towarowych, w zakresie ograniczonym.

Biorąc pod uwagę właściwości zaworów rozrządowych Westinghouse'a K. działających szybko, zezwala się na włączenie do pociągów towarowych, prowadzonych na hamulcach zespolonych, o składzie mieszanym, nie więcej niż 15 sztuk węglarek 4-osiowych z czynnymi hamulcami Westinghouse'a K. o działaniu szybkim. Pociągi o składzie mieszanym, prowadzone na hamulcach zespolonych, i składające się z wagonów, zaopatrzonych w hamulce Westinghouse'a Lu VI, działających wolno i Westinghouse'a K — działających szybko, powinny być ustawione w ten sposób, aby grupa węglarek pochodzenia amerykańskiego z zaworami K—15 sztuk lub mniej, znajdowała się w przedniej części pociągu — przy parowozie, wagony zaś z hamulcami Westinghouse'a Lu VI, w położeniu „towarowy", powinny się znajdować w części końcowej pociągu".

Nr M. H. VIII. 802/11.

SPROSTOWANIE.

W tekście zarządzeń nr R. O. VII. 306/15 i R. O. VII. 306/16 ogłoszonych w Dz. Urz. M. K. nr 62 z 1937 r. pod poz. 525 i 526 prostuje się:

w pozycji 525: ust. (3) wiersz 2 słowo: „przedstawionych" na „przedstawianych",

w ust. (3) pkt. d) wiersz 2 słowo: „do" na „od",

w ust. (3) pkt. h) słowo: „Jakie" na „jakie",

w ust. (4) pkt. c) wiersz 5 i 6 słowo: „nadesłanego" na „nadeszłego".

W pozycji 526:

wierszu 15 zarządzenia słowo: „postanowiam" na „postanawiam",

w § 3 wiersz 2 słowo: „na" przed słowem „większych" na „nie",

w § 8 wiersz 6 słowo: „ustawione" na „ustawiane",

w § 17 pkt. 1) po słowie: „powinny" dodać słowo: „by",

w § 20 pkt. 2) słowo: „wykonanych" zmienić na „wykonywanych".

W załączniku „Umowa":

w pkt. 1 wiersz 7 skreślić słowo: „innych",

w pkt. 5) lit. a) wiersz 4 cyfrę: „XII" zmienić na „12",

w pkt. 10) wiersz 8 słowo: „niewypłacenia" zmienić na „niewypełnienia",

w pkt. 15) wiersz 1 słowo: „zostaje" zmienić na „pozostaje".

OBWIESZCZENIA.

W Y K A Z

ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1 stycznia 1938 r.

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Nr. porządkowy	Województwo	Liczba mieszkańców na dz. 1.VII. 1937 r. (w przybliżeniu)	Ilość samochodów						Ilość motocykli	Ogólna ilość pojazdów mechanicznych	Półroczny przyrost względnie ubytek (w %) ogólnej ilości pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dnia 1. VII. 1937 r.	Liczba mieszkańców przypadająca na jeden pojazd mechaniczny
			osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	innych	ogólna				
1	Białostockie	1.770.000	247	82	67	165	28	589	287	876	+ 5,2	2.021
2	Kieleckie	3.161.000	999	183	116	371	85	1.754	528	2.282	+ 38,1	1.385
3	Krakowskie	2.460.000	1.352	321	94	420	118	2.305	721	3.026	+ 4,0	813
4	Lubelskie	2.654.000	514	65	124	165	63	931	253	1.184	+ 9,6	2.242
5	Lwowskie	3.349.000	1.173	409	95	371	99	2.147	574	2.721	+ 2,3	1.231
6	Łódzkie	2.834.000	1.638	361	194	631	115	2.939	681	3.620	+ 4,8	783
7	Nowogródzkie	1.153.000	163	27	47	60	23	320	102	422	— 5,0	2.732
8	Poleskie	1.234.000	184	22	27	47	17	297	95	392	+ 22,9	3.148
9	Pomorskie	1.166.000	1.662	385	93	758	47	2.945	975	3.920	+ 4,7	297
10	Poznańskie	2.275.000	3.471	530	222	1.009	143	5.375	1.491	6.866	+ 6,8	331
11	Stanisławowskie	1.584.000	213	88	21	42	23	387	116	503	— 1,0	3.149
12	Tarnopolskie	1.713.000	173	22	31	27	8	261	105	366	+ 8,0	4.680
13	Warszawskie	2.723.000	1.007	112	140	416	73	1.748	642	2.390	+ 2,8	1.139
13a	m. st. Warszawa	1.262.000	3.752	2.090	241	1.490	183	7.756	1.563	9.319	+ 3,7	135
14	Wileńskie	1.391.000	214	46	68	67	45	440	248	688	— 21,6	2.022
15	Wołyńskie	2.273.000	235	23	65	66	28	417	186	603	+ 12,9	3.769
16	Śląskie	1.398.000	2.551	180	109	738	135	3.713	1.309	5.022	+ 1,3	278
	Razem	34.400.000	19.548	4.946	1.754	6.843	1.233	34.324	9.876	44.200	+ 5,1	778

13 — U W A G I

1. Do ilości innych pojazdów mechanicznych (kol. 7) zaliczono: cysterny, pożarnicze, traktory itp.

2. Półroczny procentowy przyrost wzgl. ubytek według poszczególnych rodzajów pojazdów mech. w stosunku do ilości z dn. 1.VII-37 r. wynosi:
   a) osobowe przyrost 6,8%
   b) dorożki „ 7,2%
   c) autobusy „ 4,7%
   d) ciężarowe „ 12,0%
   e) inne „ 4,7%
   f) motocykle ubytek 2,8%

3) Liczbę mieszkańców przyjęto na zasadzie danych Głównego Urzędu Statystycznego — Wiadomości Statystyczne Nr 10, 19 i 28 z 1937.

Nr Dr. 162/1.

ZAWIADOMIENIE.

W Dz. T. i Z. K. z 21 stycznia 1938 r. nr 3, poz. 32, ogłoszono zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 września 1937 r. o zmianie zarządzenia z dnia 22 października 1930 r. nr IV/4. 5820/30 ogłoszonego w Dz. Urz. M. K. nr 27 z roku 1930, poz. 214, w sprawie „Umowy o włączeniu wagonów prywatnych do taboru Polskich Kolei Państwowych i Warunków do Umowy", które zostały częściowo zmienione i uzupełnione.

Nr R. T. I. 44/15.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 27, tel. 552-00 wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28 Konto czekowe PKO Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 96380. 10.II.38. 8700.